

В настоящий момент перед Республикой Беларусь стоит задача максимизировать полезность полученных средств путем их размещения в наиболее перспективных проектах, с тем чтобы не только Китай смог извлечь выгоду от сотрудничества с Беларусью, но и Беларусь извлекла максимально возможную выгоду.

Литература

1. Финансирование белорусско-китайских проектов [Электронный ресурс]. — Минск, 2016. — Режим доступа: <http://brrb.by/activities/credit-transactions/finansirovanie-belorussko-kitajskix-proektov>. — Дата доступа: 27.03.2016.

Анализ эффективности организации железнодорожных перевозок на направлении Брест — Орша

*Сидорович Ю. С., студ. IV к. БелГУТ,
науч. рук. Казаков Н. Н, канд. техн. наук, доц.*

Белорусская железная дорога (далее БЧ) является основным перевозчиком грузов на территории Республики Беларусь по транспортным коридорам.

По территории страны проходит 2 транспортных коридора:

- Международный транспортный коридор № 2, Осиновка — Минск — Брест, протяженность — 612 км;
- Международный транспортный коридор № 9, Терюха — Гомель — Витебск — Езерице, протяженность — 490 км.

Целью данной работы является анализ влияния изменения времени нахождения вагона на станции в период с 2011 по 2015 гг. на дополнительные издержки грузоотправителей, возникающие в результате перевозки на направлении Брест — Орша.

По данным БЧ, за 2015 год всего БЧ было перевезено 131,4 млн тонн грузов, транзит в общем объеме перевозок составил 29,2 % или 38,35 млн тонн. По второму транспортному коридору следует 64,3 % объема всего транзитного груза, что составляет 24,7 млн тонн.

В результате анализа времени нахождения вагона на основных станциях транспортного коридора в период с 2011 по 2015 гг. можно сделать вывод, что по станциям Минск и Орша простой снизился, но по станции Брест вырос (рис. 1). Суммарный простой на рассматриваемом направлении возрос на 11,8 часов.

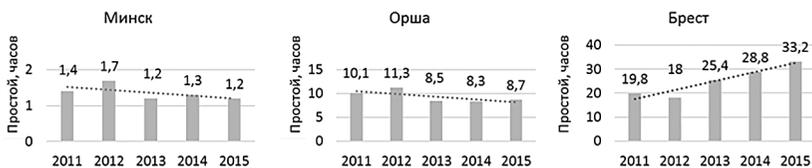


Рис. 1 — Гистограммы нахождения вагонов на станциях в период с 2011 по 2015 гг.

Источник: разработка автора

Основные факторы, влияющие на увеличение времени нахождения вагона на станции:

- Отсутствие локомотивов для вывоза транзитных поездов;
- Закрытие участков.

Для оценки дополнительных затрат грузоотправителей, формирующихся в результате изменения времени нахождения вагона на станции, рассмотрим структуру грузопотока по транспортному коридору и примерную стоимость каждого рода груза (табл. 1). 9 основных грузов, которые дают 86 % общего объема перевозок:

Таблица 1 — Примерная стоимость основных видов грузов

Груз	Доля в общем грузопотоке, %	Примерная стоимость, у.е./т
Зерно	2	200
Лесные грузы	6	70
Химикаты и сода	3	150
Минеральные удобрения	11	300
Черные металлы	5	65
Нефть и нефтепродукты	22	450
Каменный уголь	16	30
Цемент	3	60
Строительные грузы	18	100

Источник: разработка автора

Годовые затраты грузовладельцев рассчитываются по формуле

$$G \cdot S \cdot \rho_{\text{дисконта}} \cdot \Delta t_{\text{тр.коридор}},$$

где G — общее количество перевезенных грузов по транспортному коридору, млн т;

S — стоимость перевезенных грузов по транспортному коридору, у.е./т;

$\rho_{\text{дисконта}}$ — ставка дисконта, принимается равной ставке долгосрочного кредита в у.е., %; $\rho_{\text{дисконта}} = 9,7\%$;

$\Delta t_{\text{гр.коридор}}$ — изменение величины простоя транзитного вагона без переработки на БЧ по транспортному коридору (Брест–Орша) за анализируемый период, лет.

$$24,7 \cdot (0,02 \cdot 200 + 0,06 \cdot 70 + 0,03 \cdot 150 + 0,11 \cdot 300 + 0,05 \cdot 65 + 0,22 \cdot 450 + 0,16 \cdot 30 + 0,03 \cdot 60 + 0,18 \cdot 100) \cdot 0,097 \cdot 11,8 / (24 \cdot 365) = 0,5569 \text{ млн у.е.} = 556,9 \text{ тыс. у.е. в год.}$$

Уменьшение времени нахождения вагона на станции позволит не только снизить эксплуатационные расходы железной дороги, но и затраты грузовладельцев при транспортировке груза. Снижение времени доставки позволит сократить транспортные издержки в цене готовой продукции и повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Современные кризисные явления в экономике Республики Беларусь

*Сулицкий Е. В., студ. III к. БГУ,
науч. рук. Рымкевич В. В., канд. эк. наук, доц.*

За свою независимую историю Республика Беларусь сталкивалась не с одним финансовым кризисом, но, пожалуй, одним из самых запоминающихся был финансовый кризис 2011 года. Данный кризис был вызван многолетним отрицательным сальдо торгового баланса и отголосками командно-административной системы управления экономикой. Кризис 2011 года также резко обострился из-за резко выросшего спроса на иностранную валюту, а также резкого повышения заработных плат перед выборами президента Республики Беларусь в 2010 году.

Проявился кризис в нехватке валюты, падении импорта, росте цен и падении покупательской способности населения, которая произошла после более чем 50-процентной девальвации национальной валюты. Была проведена девальвация, были приняты антикризисные меры, но и это не помогло, и кризисные явления продолжали усугубляться. В то же время инфляция превышала в несколько раз прогнозные показатели.

Так, на протяжении 2011 года курс белорусского рубля по отношению к доллару упал с 3000 до 8500 белорусских рублей. Только за десять месяцев совокупная девальвация составила 189 %. Из-за отсутствия валюты в обменных пунктах в марте–апреле сформировался черный рынок, где курс доллара достиг 8000-9000 рублей к сентябрю. Свободный курс в обменных пунктах (с 14 сентября 2011 года), по которому можно купить наличную валюту, и курс на торгах Белорусской валютно-фондовой биржи удерживались